

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET
magazine



n137



NUOVA AUDI A8
**IL FUTURO
INTELLIGENTE**



INTERVISTE

Valentino Munno, Gruppo PSA
Patrizia Bacci, Program

VEICOLI COMMERCIALI

Andrea Cardinali (Aniasa):
noleggio & LCV, un binomio vincente

PRIMO PIANO

Auto elettrica: lo stato dell'arte
e i progetti dei brand premium

Green forever

È ufficiale: la sfida "green" del mondo delle quattro ruote è entrata davvero nel vivo. Lo abbiamo visto all'ultimo Salone di Francoforte, con diverse Case (Mercedes, BMW, Jaguar Land Rover, solo per citarne alcune) che hanno messo in mostra i loro nuovi modelli a basse emissioni. O meglio, a zero emissioni. Perché l'auto elettrica è stata assoluta protagonista tra i padiglioni tedeschi.

Lo è ancora di più in questo mese di novembre. Nell'ambito di H2R-Ecomondo, la fiera dedicata alla mobilità sostenibile in programma a Rimini, va infatti in scena Ecomondo4Fleet, un appuntamento espressamente dedicato alle flotte aziendali e al ruolo che la mobilità elettrica (e green in generale) è destinata ad avere nelle car policy future.

Un ruolo certamente di primo piano: per questo motivo, abbiamo scelto su questo numero di fare il punto sullo status e le prospettive degli EV. Parliamo sia di attualità (a pag. 12 trovate una tabella con tutti i modelli elettrici attualmente disponibili sul mercato), sia di futuro, attraverso i dati della survey che abbiamo condotto

nei mesi scorsi su un campione di 60 grandi aziende, che vi riproponiamo nelle prossime pagine.

Il futuro, però, non è solo elettrico. È anche tecnologia e, in prospettiva, guida autonoma. Non a caso, il modello protagonista della cover story è la nuova Audi A8, un'ammiraglia che raggiunge livelli elevatissimi di hi-tech e presenta sistemi di assistenza alla guida d'avanguardia.

Infine, non possiamo in questa sede non parlare di noleggio: lo facciamo analizzando, attraverso la voce del presidente di Aniasa, Andrea Cardinali, i numeri del renting dei veicoli commerciali, in crescita esponenziale grazie anche allo sviluppo dell'e-commerce. Un settore destinato senza dubbio a incrementare ulteriormente i suoi numeri e, di conseguenza, a stimolare la domanda del renting degli LCV.

Buona lettura.

Roberto Perazzoli

(roberto.perazzoli@fleetmagazine.com)

È il **RENTING**, in particolare il **LONG TERM**, il **TRAINO DELLA CRESCITA DEL SETTORE DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI**. Un comparto che, nonostante una frenata nel corso dell'estate, conferma il suo **TREND POSITIVO**

Per fortuna, sono ormai lontani i tempi in cui i veicoli commerciali languivano nel lungo e buio tunnel della crisi. Nell'ultimo triennio il settore ha infatti gradualmente ripreso a correre, seguendo il trend dell'economia del nostro Paese, con un'accelerazione importante nel 2016: lo scorso anno, infatti, ha registrato una crescita rispetto all'anno precedente che ha sfiorato il 50%, con quasi 200.000 unità immatricolate.

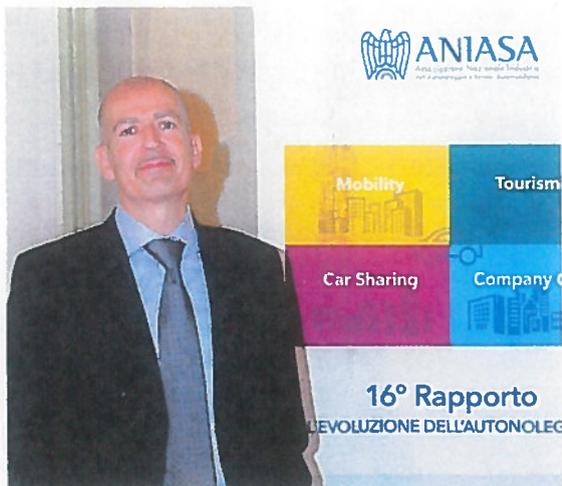
di Cristiano De Vizzi



Noleggio, la locomotiva

Analogo andamento è previsto nel 2017: dopo un primo semestre di ulteriore sviluppo (a fine giugno il comparto ha registrato un ulteriore aumento del 6,4%), il periodo estivo ha leggermente calmierato il "se-

Andrea Cardinali,
presidente di Aniasa



ANIASA
Associazione Nazionale Imprenditori e
Professionisti del Noleggio e del Leasing Autoveicoli

16° Rapporto

EVOLUZIONE DELL'AUTONOLEGGIO

gno +", facendo diventare l'andamento sostanzialmente stabile rispetto a dodici mesi fa. Considerando, però, che nel 2016 il settore degli LCV era stato "sollecitato" da alcune forniture straordinarie di mezzi (su tutte quella a Poste Italiane) il trend rimane sicuramente positivo.

Dietro questa linea di crescita, possiamo affermarlo con certezza, c'è la formula del noleggio. Il canale del lungo termine, in particolare, sta fungendo da locomotiva nel viaggio verso l'alto che il comparto dei veicoli commerciali ha intrapreso.

A GRANDE VELOCITÀ

"I numeri più recenti in nostro possesso sul noleggio dei veicoli commerciali parlano di una crescita in doppia cifra, ancor più vivace

rispetto a quella del segmento autoveicoli" commenta il presidente di Aniasa, **Andrea Cardinali**.

Il parco circolante nel settore del Nlt, arrivato a fine 2016 a 152mila LCV (+21% sul 2015), ha continuato ad aumentare anche nell'anno in corso, superando a giugno le 162.000 unità in flotta.

"Al di là della componente di Rent to Rent - commenta il presidente di Aniasa - i tassi di sviluppo sono evidenti: in sei mesi il numero dei veicoli in circolazione è cresciuto del 7%, con un aumento di 10mila unità. Per inquadrare ancora meglio il trend, basti pensare che negli ultimi tre anni il parco di mezzi è aumentato del 30% e le immatricolazioni, dal 2013 al 2016, sono incrementate del +150%: 46mila targhe contro 19mila".



da da parte delle micro imprese, dei laboratori e degli artigiani, che in questo modo riescono a focalizzare le risorse economiche sulle attività core.

SUPERAMMORTAMENTO: UN NODO CRUCIALE

Rispetto alle prospettive future, Cardinali ha le idee chiare. "Le prospettive del comparto LCV sono certamente legate all'agevolazione del superammortamento, che speriamo possa essere confermata. In caso contrario si comprometterebbe lo svecchiamento di un parco tra i più anziani in Europa e la realizzazione di un sistema di trasporti dotato di maggior sostenibilità ambientale e sicurezza.

Al fianco della componente 'strutturale' della crescita, c'è infatti anche una componente fondamentale legata alla fiscalità. Al momento

LA FRONTIERA DELLA TELEMATICA

Quando si parla di telematica, normalmente viene spontaneo pensare all'auto connessa. "In realtà - osserva Andrea Cardinali - i veicoli commerciali, in particolare i veicoli industriali, sono già oggi all'avanguardia nell'utilizzo concreto delle funzionalità messe a disposizione dalle nuove tecnologie".

Qualche esempio pratico? "Il monitoraggio dello stile di guida dei driver (per i mezzi da lavoro il tema della privacy è gestibile con minore criticità), la sicurezza dei beni trasportati, l'ottimizzazione dei percorsi" risponde il presidente di Aniasa. "Senza altro la telematica renderà il futuro delle flotte di veicoli commerciali sempre più connesso" conclude sicuro Cardinali.

precisa richiesta alle istituzioni. "Rendere questa misura strutturale, per consentire di agevolare la programmazione e la pianificazione

Nella foto sopra il titolo: i veicoli commerciali grandi protagonisti all'ultimo Fleet Motor Day. Segno di un'unione sempre più stretta tra LCV, mondo del noleggio e flotte aziendali.

tiva degli LCV

IL TREND DELL'E-COMMERCE

I motivi che hanno spinto questa crescita sono molteplici. "Hanno sicuramente inciso il beneficio fiscale del superammortamento e lo sviluppo dell'e-commerce, che ha determinato il trend delle consegne 'dell'ultimo miglio'. Un fenomeno a cui si collega anche l'attenzione crescente del mondo degli LCV verso la sostenibilità" sottolinea ancora Cardinali.

L'utilizzo dell'e-commerce ha quindi portato molte aziende a scegliere la formula del renting e dei veicoli commerciali ad alimentazione alternativa (anche le Case, non a caso, stanno cavalcando questa tendenza), con l'obiettivo di ridurre i costi e l'impatto ambientale. A ciò, si è aggiunta una forte doman-

viviamo una condizione di incertezza normativa, che, speriamo possa finire al più presto".

Aniasa, insieme alle altre associazioni di categoria, ha formulato una

non solo da parte delle aziende di noleggio, ma soprattutto delle loro 65mila aziende clienti, che ancora oggi devono convivere con un orizzonte cortissimo".

"DOPPIA CIFRA" ANCHE PER IL RAC

Altrettanto positivi, anche se meno eclatanti, sono i numeri del noleggio a breve termine.

"L'ultimo Rapporto Aniasa (2016) testimonia che la flotta media è salita a 5.300 unità, con una crescita del +17% rispetto all'anno precedente, e il fatturato, allo stesso modo, è incrementato del +14%, arrivando a 57 milioni di euro. Numeri che nascondono tuttora, a nostro avviso, un potenziale ancora inespresso. Pur non disponendo di dati recentissimi,

crediamo che anche quest'anno il trend di crescita stia proseguendo, aiutato anche in questo caso dalle nuove frontiere dell'e-commerce: le consegne dell'ultimo miglio stanno spingendo molto sulla creazione di nuove flotte di veicoli commerciali leggeri a basso impatto ambientale.

Ci aspettiamo per la fine dell'anno, con il periodo natalizio, un ulteriore rafforzamento della domanda, specialmente nelle grandi città" commenta Andrea Cardinali.

La popolarità crescente della **TELEMATICA NELLE FLOTTE AZIENDALI**, unita all'uso sempre maggiore delle auto **ANCHE PER MOTIVI PRIVATI**, richiama la necessità di un **AGGIORNAMENTO DELLE CAR POLICY**. Ecco gli adempimenti che il **DRIVER DEVE RISPETTARE**

Auto aziendali

Attenzione alle policy

di **Pietro Teofilatto**

Il diffondersi dell'uso delle auto aziendali (per ragioni di servizio oppure come benefit ai dipendenti) e il maggior utilizzo delle nuove tecnologie info-telematiche rendono necessari un aggiornamento delle policy sull'impiego di tali veicoli e l'introduzione di maggiori cautele. Come ben noto, un'auto aziendale può essere destinata a diversi impieghi: come vettura strumentale assegnata al dipendente solo per servizio, come vettura assegnata esclusivamente come fringe benefit al dipendente o vettura assegnata al dipendente per uso aziendale e personale (uso promiscuo). A seconda che l'autovettura sia data in uso al dipendente solo per servizio o, viceversa, anche per esigenze della vita privata valgono



Pietro Teofilatto

regole assai diverse: nel primo caso, considerato che può trattarsi anche di un mezzo commerciale (inclusi i motocicli), solitamente il mezzo è preso in consegna dal lavoratore presso la sede dell'azienda e qui viene parcheggiato al termine dell'utilizzo. Se invece il veicolo, quasi sempre un'auto, ma non di rado anche scooter o moto, è "a uso promiscuo", può essere utilizzato anche per le esigenze della vita privata.

LE REGOLE DI UTILIZZO

In particolare, in questa ultima circostanza è conveniente stabilire una policy aziendale ben precisa in merito alle modalità di utilizzo, da aggiornare o modificare ogni volta che se ne ravvisi la necessità. Anche in relazione alle coperture e alle problematiche assicurative, è

opportuno che l'azienda stabilisca regole di comportamento, abitualmente "tradotte" in un manuale d'uso a cui il dipendente deve attenersi. Documento che va datato e sottoscritto dal dipendente in segno di accettazione.

Oltre alla normativa di base sulla sicurezza e sulla diligenza, i punti principali da evidenziare con precisione nella policy (alcuni ovvi, altri meno) generalmente sono i seguenti:

- obbligatorio rispetto del Codice della Strada;
- divieto di far utilizzare l'autoveicolo a soggetti terzi o, in ogni caso, a persone che non siano state preventivamente autorizzate da parte del proprietario (ovvero, l'azienda, una società di noleggio a lungo termine o altro soggetto);
- fermo restando l'obbligo per il datore di lavoro di garantire le condizioni di piena efficienza dei veicoli, per il driver c'è l'obbligo di

La survey condotta dalla redazione di Fleet Magazine sulla black-box nelle flotte testimonia che i Fleet Manager, ormai, sono consapevoli dei vantaggi della scatola nera (vedi grafico a destra) e che, attraverso il dispositivo, gestiscono informazioni molto importanti dai furti (e appropriazioni indebite), alle dinamiche dei crash, fino ad arrivare alla verifica dei consumi di carburante (vedi grafico a pagina seguente).

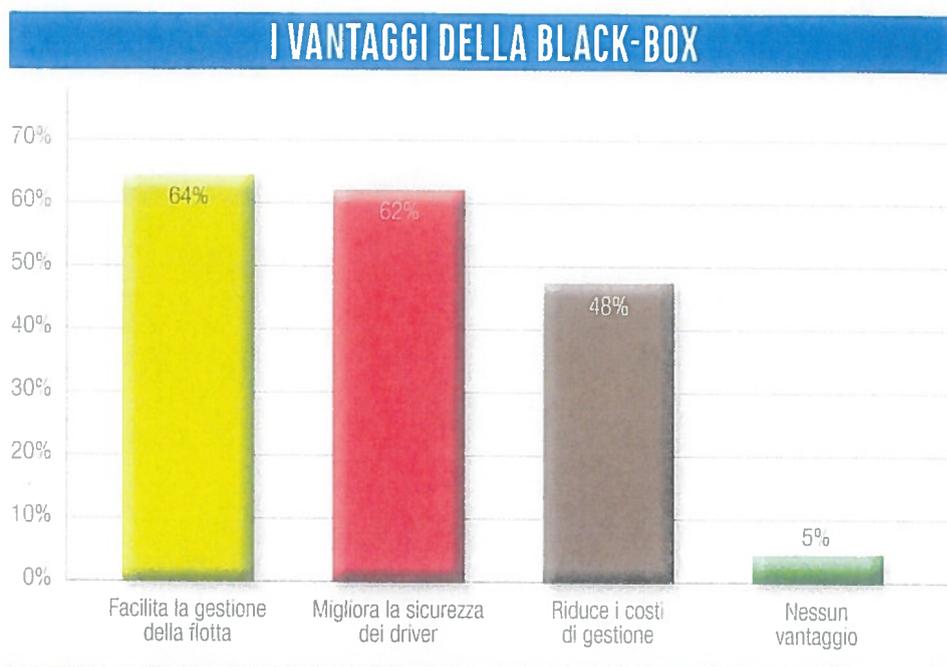
tempestiva comunicazione di ogni guasto, incidente o furto inerente il mezzo;

- divieto di porsi alla guida in stato di alterazione provocato da droghe o alcolici;
- divieto di utilizzare il veicolo - a prescindere dall'occasione di svago o di lavoro - per finalità estranee rispetto a quella in relazione alla quale il bene viene dato in uso;
- eventuale concorso parziale alle spese in caso di guasti o danni derivanti da colpa del dipendente;
- eventuali limitazioni all'utilizzo della vettura per il dipendente.

BLACK-BOX E GLI OBBLIGHI DEL DRIVER

Parlando di telematica nelle flotte aziendali, la black-box è di certo il simbolo per eccellenza dell'era moderna. Gli operatori hanno ormai assunto la consapevolezza che la scatola nera all'interno delle vetture del proprio parco costituisce un valore aggiunto, in termini di monitoraggio, di risparmio e di incremento della sicurezza (da sempre una priorità per i Fleet Manager).

La dotazione di black-box "attive" a bordo dei veicoli implica però adempimenti precisi da parte dell'azienda che le adotta, compresi gli accordi con le rappresentanze sindacali e la



necessaria notifica al Garante.

Nel caso in cui le scatole nere siano "silenti", gli adempimenti sono invece curati dall'azienda di noleggio che le installa, ma informare i dipendenti/driver della loro presenza è un obbligo.

La policy aziendale dovrà peraltro prevedere che, nell'utilizzo degli apparati, il dipendente si attenga ai

Occorre stabilire una policy aziendale ben precisa in merito alle modalità di utilizzo, da aggiornare o modificare ogni volta che se ne ravvisi la necessità

ART. 2104 C.C. - DILIGENZA DEL PRESTATORE DI LAVORO

Il prestatore di lavoro deve usare la diligenza richiesta dalla natura della prestazione dovuta, dall'interesse dell'impresa e da quello superiore della produzione nazionale.

Deve inoltre osservare le disposizioni per l'esecuzione e per la disciplina del lavoro impartite dall'imprenditore e dai collaboratori di questo dai quali gerarchicamente dipende.

ART. 2105 C.C. OBBLIGO DI FEDELTA'

Il prestatore di lavoro non deve trattare affari, per conto proprio o di terzi, in concorrenza con l'imprenditore, nè divulgare notizie attinenti

all'organizzazione e ai metodi di produzione dell'impresa, o farne uso in modo da poter recare ad essa pregiudizio.



LA CRESCITA DELLE BLACK-BOX SULLE AUTO A NLT

	2016	2015	Var.% 16/15
Autovetture	189.000	130.000	+18%
Veicoli commerciali	73.000	65.000	+13%
Totali	262.000	225.000	+16%

QUALI INFORMAZIONI...

... gestisci attraverso questa soluzione telematica?



La policy aziendale deve prevedere che, nell'utilizzo delle scatole nere, il dipendente si attenga ai regolamenti, alle procedure e alle comunicazioni fornite nel corso del rapporto di lavoro

regolamenti, alle procedure e alle comunicazioni fornite nel corso del rapporto di lavoro. Il driver assegnatario del veicolo dovrà impiegare i dispositivi telematici secondo i principi

di correttezza e buona fede e con la diligenza richiesta per lo svolgimento della prestazione lavorativa.

L'utilizzo dei beni aziendali - in particolare, degli strumenti informatici assegnati dall'impresa per motivi lavorativi ai dipendenti - in maniera impropria e/o per finalità personali costituisce infatti un fattore di rischio per il datore di lavoro sotto una pluralità di profili: in riferimento alla sicurezza dei dati, all'integrità della strumentazione, alla perdita di tempo lavorato, all'insorgere di responsabilità civili e penali per l'operato del dipendente.

È pertanto fondamentale stabilire che il dipendente si astenga da ogni

utilizzo dal quale possa derivare, anche solo indirettamente, un rischio di danno all'azienda o a terzi. Ovviamente dovrà avere la massima cura per evitare ogni forma di danneggiamento, smarrimento o furto.

Inoltre è necessario specificare che il dipendente sarà responsabile anche dell'uso e della sicurezza delle credenziali di accesso, nonché delle password personali, che in nessun caso possono essere comunicate a terzi. Non dovrà infine accedere ai sistemi informativi utilizzando i meccanismi di identificazione altrui.

NUOVI SERVIZI, NUOVI ADEMPIMENTI

L'evoluzione delle tecnologie consente oggi l'attivazione su larga scala di nuovi servizi. Diventa quindi opportuno richiamare l'attenzione anche sull'opportunità di inserire nel documento di policy il divieto di utilizzare il veicolo aziendale per alcune attività. Un esempio? Le app di condivisione del veicolo attraverso cui si offrono passaggi a pagamento. Ebbene, è opportuno che questa possibilità sia vietata per i veicoli di lavoro, o in uso promiscuo, di cui il dipendente abbia la disponibilità.

Basti pensare alle possibili conseguenze in termini di risarcimento del danno se le persone a bordo dovessero subire un infortunio, in particolare se il terzo trasportato/danneggiato, estraneo al rapporto di lavoro, contesti la non regolare manutenzione del mezzo o la colpa del conducente.

In sostanza, quindi, dovrebbe essere abbastanza chiaro al dipendente (e, qualora non lo fosse, va enfatizzato nel documento di policy) il concetto che sul veicolo a lui concesso in uso promiscuo dall'azienda non è consentito trasportare persone diverse da quelle autorizzate e che, nel caso di mancata osservanza della norma, potrebbero derivare, per il driver stesso, l'addebito dei costi o, in casi più gravi, pesanti sanzioni disciplinari.

A BORDO SOLO LE PERSONE AUTORIZZATE

La policy sui veicoli messi a disposizione dei dipendenti, in qualunque forma e a qualsiasi titolo, dovrebbe chiarire che, salvo le persone autorizzate, non è consentito far salire estranei. Ecco una formula utile a tal fine: "È assolutamente vietato consentire l'accesso

a bordo del veicolo di terzi, per motivi non strettamente legati alla resa della prestazione di lavoro, a prescindere dal fatto che ciò avvenga a titolo oneroso per la persona trasportata". Inoltre, va chiarito che la violazione di questa disposizione farà scattare sanzioni disciplinari.